

PERFIL DE PROYECTO (PP)
COLOMBIA
CORREDOR VIAL PASTO-MOCHOA, VARIANTE SAN FRANCISCO – MOCHOA.

I. DATOS BÁSICOS

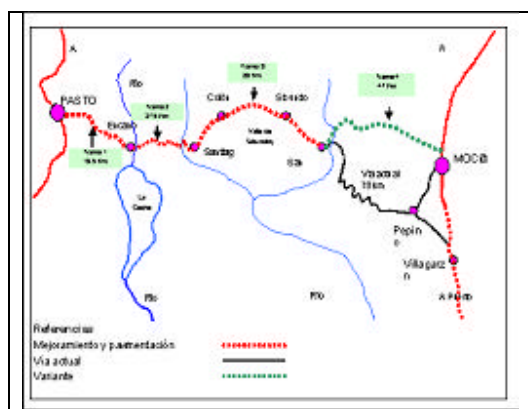
Nombre del Proyecto:	Corredor Vial Pasto-Mocoa, Variante San Francisco – Mocoa	
Número del Proyecto:	CO-L1019	
Equipo de Proyecto:	Vera Lucía Vicentini (INE/TSP), Jefe de Equipo; Rodolfo Huici (INE/TSP); Diego Buchara (LEG/SGO); Daniel Torres-Gracia (CAN/CCO); y Caterina Vecco (INE/TSP).	
Prestatario:	República de Colombia.	
Organismo ejecutor:	Instituto Nacional De Vías - INVIAS	
Plan de financiamiento:	IDB (CO):	US\$100 millones
	Local:	US\$ 50 millones
	Total:	US\$150 millones
Salvaguardias:	Políticas Identificada:	OP- 703; OP-102; OP-710
	Categoría:	A

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL

A. El Corredor Vial Pasto-Mocoa

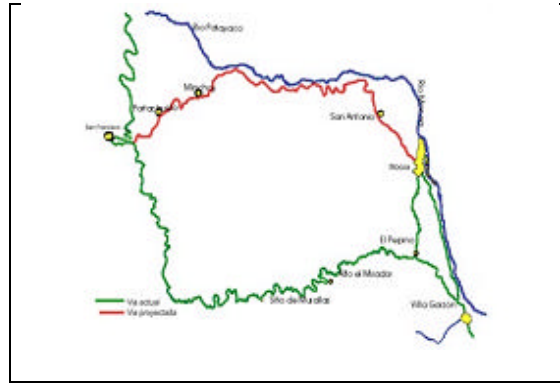
2.1 Buscando desarrollar el sur del país, el Gobierno de Colombia (GdC) ha priorizado, en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana IIRSA, el corredor vial Pasto – Mocoa que integra el “Corredor de Transporte Intermodal Tumaco – Pasto – Mocoa - Puerto Asís - Belem do Pará”. Su principal característica es el potencial de integración comercial entre los departamentos del sur de Colombia (Nariño, Putumayo y Amazonas), con la capital Bogotá y los países vecinos.

2.2 La presente operación se refiere a la construcción de una variante en uno de los tramos de la vía que conecta la ciudad de Pasto (380.000 habitantes), capital del departamento andino de Nariño, con Mocoa (36.000 hab.), capital del departamento amazónico de Putumayo. Dicha vía, con una longitud de 143 km, cuenta con muy bajas especificaciones técnicas que han limitado el tránsito de vehículos y restringido el desarrollo comercial y económico de su área de influencia. La vía está subdividida en cuatro tramos, en los cuales INVIAS (¶2.2) tiene previsto realizar obras: (i) Pasto – Encano, pavimentado, con 19 km de longitud y que requiere la



recuperación asfáltica; (ii) Encano – Santiago, tramo de cordillera en afirmado con 27 km. y que ya está siendo pavimentado; (iii) Santiago – San Francisco, pavimentado, 19 km., en buen estado, necesitando de mantenimiento periódico; y (iv) San Francisco – Mocoa, vía de cordillera en afirmado con 78 km, con condiciones extremadamente inseguras de circulación y un elevado índice de accidentes con muertos y heridos.

- 2.3 El tramo más crítico, San Francisco – Mocoa, fue construido a principios de los años 30, sin ningún tipo de diseño geométrico, con condiciones limitadas de banca (partes con ancho de 3 m.), taludes con ángulos de inclinación superior a los 70 grados que en épocas de invierno generan grandes deslizamientos de tierra, altas pendientes (vence un desnivel de más de 1700 m. en 70 km.), velocidad entre 10 y 20 km/h, presencia de fallas geotécnicas, e innumerables cruces de cursos de agua; por esto el estudio de alternativas de trazado concluyó por la necesidad de construir una variante de 47 km., la Variante San Francisco – Mocoa, objeto de la presente operación.



- 2.4 Este contexto de accesibilidad y conectividad precarias que enfrentan los departamentos de Nariño, Putumayo y Amazonas, ha resultado en serias restricciones al desarrollo de alternativas productivas rentables y en un bajo nivel de competitividad del sector primario, que sumados a la débil presencia institucional, han contribuido a convertir a esta región en un escenario donde proliferan las actividades ilícitas, con altos índices de violencia. Se prevé que la vía Pasto – Mocoa en buenas condiciones de transitabilidad, podría convertirse en un corredor alternativo a la Panamericana, sirviendo de conexión a la zona sur, conectando el tránsito que viene de los países vecinos, a través del puerto terrestre de Ipiales, en la frontera con Ecuador, con el centro del país (Neiva-Bogotá), con una reducción del tiempo de viaje de hasta 4 horas. Por esta razón el GdC ha priorizado la vía Pasto – Mocoa en su “Plan de Expansión de la Red Nacional de Carreteras”.

A. Objetivo y Resultados Esperados

- 2.5 El objetivo general del Proyecto es contribuir al desarrollo económico sostenible de la región sur del Colombia y a la integración económica de esta región con los países vecinos, mediante la mejora de las condiciones de eficiencia y seguridad del corredor vial Pasto - Mocoa. Estas mejoras se lograrán mediante la pavimentación del tramo El Encano – Santiago ya en ejecución por INVIAS y la construcción de la variante San Francisco – Mocoa, objeto de esta operación. En este contexto, el Proyecto se enmarca dentro de la estrategia del Banco para el país orientada “...a sentar las bases para reactivar y dinamizar la economía” (GN-2267-1).
- 2.6 Los resultados específicos asociados al proyecto son: (i) la mejora del nivel de servicio en el corredor; (ii) la reducción de los costos de operación vehicular y tiempos de transporte de cargas y pasajeros; y (iii) la mejora de las condiciones de seguridad vial. Para ello, el Proyecto financiará la construcción de la variante San Francisco – Mocoa,

con 47 km. de longitud, y la implementación de las correspondientes medidas de mitigación y compensación ambiental y social. El organismo ejecutor será INVIAS, entidad nacional con autonomía administrativa y financiera, adscrita al Ministerio de Transporte, que tiene como misión ejecutar proyectos viales no concesionados a cargo de la Nación.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 El Proyecto presenta características especiales, pues el 68% de su trazado cruza un área legalmente protegida, la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa, y coincide en gran parte con un Camino Real utilizado desde tiempos ancestrales como vía de comunicación por las comunidades indígenas andinas y amazónicas del pie de monte. Si bien no existen comunidades indígenas en el área de influencia de la Variante, aquéllas guardan estrecha relación sociocultural con la Reserva.
- 3.2 En 1999, INVIAS presentó al Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT) un estudio socioambiental de 3 (tres) alternativas de trazado y el MAVDT avaló ambientalmente la selección de la variante San Francisco – Mocoa como alternativa constructiva. En 2003 INVIAS inició el desarrollo de los estudios de ingeniería y de impacto ambiental (EIA) y en 2005 el MAVDT se pronunció oficialmente requiriendo la complementación del EIA presentado por INVIAS. A fines de 2006, el Instituto inició la contratación del estudio de actualización y complementación del diseño de ingeniería y del EIA de la variante, de acuerdo con los requerimientos del MAVDT. Dichos estudios deberán estar concluidos a fines del primer semestre de 2008.
- 3.3 Considerando las características ambientales y socioculturales especiales del proyecto, el Banco aprobó, en noviembre de 2006, una cooperación técnica (CT) no reembolsable en el valor de US\$1,3 millón a cargo del Fondo FIRII¹, con el objetivo de desarrollar los estudios socioambientales necesarios para garantizar la viabilización del proyecto (¶4.1), la factibilidad económica y línea de base. Asimismo, la CT incluye recursos para: (i) la contratación de la ONG Conservación Internacional, Colombia, con el fin de proveer a la Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social de INVIAS de instrumentos de alerta ambiental temprano para proyectos viales; y (ii) un convenio INVIAS - Corpomazonia², para capacitar a esta última en sus actividades de apoyo y seguimiento de los estudios socioambientales (¶4.1) y de consulta a comunidades locales. Adicionalmente se ha contratado, con recursos de la CT, tres consultores expertos en temas de ingeniería, ambiental y sociocultural con el objetivo de realizar el seguimiento de los diversos estudios contratados, garantizar la integración de resultados y apoyar al Banco e INVIAS en las reuniones con la sociedad civil, comunidades indígenas y ONG.

¹ ATN/OC-10079-CO, con recursos del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (Fondo FIRII).

² Corpoamazonia - Corporación para el Desarrollo Sostenible del Sur de la Amazonia, entidad autónoma nacional responsable, entre otras cosas, por la administración y manejo de la zona de Reserva Nacional Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa.

IV. SALVAGUARDIAS

- 4.1 Por su potencial de afectar hábitats naturales críticos y de acuerdo a las orientaciones de la Política de Salvaguardias y Medio Ambiente (OP-703) del Banco se propone la clasificación A para la operación. En consonancia con esta clasificación, la Estrategia Ambiental y Social (EAS) del proyecto incluye el desarrollo de: (i) la **Actualización y Complementación del EIA**, en conformidad con los requerimientos del MAVDT, y el desarrollo del **Plan de Manejo Ambiental y Social de la Variante**; (ii) la **Evaluación Ambiental Regional (EAR) del corredor vial Pasto – Mocoa**, con el objetivo de analizar los potenciales impactos acumulativos y sinérgicos y las oportunidades de desarrollo, inducidos por el mejoramiento de la vía, involucrando a los actores locales en el diseño de alternativas sostenibles de desarrollo económico y social y protección ambiental; (iii) el **Plan Básico de Manejo Ambiental y Social (PBMAS) de la Reserva Forestal de la Cuenca Alta del Río Mocoa**, con el objetivo de dotar a la reserva de un mecanismo de gestión sostenible que considere la existencia futura de la variante en su propuesta de zonificación y manejo, la necesidad de proveer alternativas sostenibles de generación de renta para las comunidades campesinas que viven de ella y el análisis de posibles fuentes de recursos para la gestión autosostenible de la reserva; (iv) el **fortalecimiento institucional** de INVIAS y de Corpoamazonia; y (v) implementación de un **sistema de seguimiento y control socioambiental** de la construcción y operación de la variante. Los costos de mitigación y compensación de los potenciales impactos ambientales y sociales serán incluidos en el costo del proyecto
- 4.2 El proyecto cuenta con un amplio proceso de consulta y participación: (i) el EIA original, los TdR para su actualización y complementación, de la EAR y del PBMAS fueron puestos a la disposición del público (el EIA el 11 de junio de 2006 y los TdR el 01 de noviembre de 2006) y ampliamente discutidos en reuniones con la población local y ONG; INVIAS envía mensualmente notas de avance de los estudios a las principales ONG y actores locales; y tanto la EAR como el PBMAS están siendo desarrollados en base a un amplio proceso de participación de los actores locales. Durante el proceso de consulta que se está realizando con autoridades y comunidades locales y ONG no se han identificado reacciones contrarias al proyecto. Los temas levantados se orientan a lograr un adecuado tratamiento de los aspectos ambientales y sociales en el diseño, la construcción y la operación de la vía. Las reuniones públicas en que se discutirán las propuestas de mitigación y compensación socioambiental que resultarán de los estudios en ejecución contarán con un seguimiento cercano del Banco de modo de identificar eventuales opiniones desfavorables al proyecto
- 4.3 En términos institucionales y fiduciarios no se visualizan problemas pues INVIAS cuenta con una amplia y sólida experiencia en la ejecución de proyectos viales financiados con recursos del Banco y otras agencias multilaterales. Asimismo, INVIAS cuenta con una Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social con gran experiencia en la gestión de proyectos viales. El otro actor importante en la viabilización del proyecto es Corpoamazonia con quien INVIAS firmó un convenio y que viene apoyando la realización de los estudios y el proceso de consulta pública.
- 4.4 En términos legales, el proyecto no requiere consulta previa a las comunidades indígenas, según certificaciones del Ministerio del Interior No. 4805 de 15/11/02 y No.

318 del 11/12/02. La ejecución de las obras requerirá que el MAVDT otorgue una Licencia Ambiental, en base a la aprobación de la complementación del EIA, incluyendo la sustracción de la faja referente al derecho de vía del área total de la reserva forestal.

V. OTROS TEMAS

5.1 Otros temas que están siendo analizados con especial cuidado son:

- a. Los diseños de ingeniería detallados deberán analizar diferentes alternativas de trazado, incluyendo la ejecución de túneles y viaductos, para minimizar la afectación de los recursos naturales y la necesidad de áreas de disposición de material excedente y también soluciones adecuadas para los serios problemas de inestabilidad geológica que enfrenta la zona. La conclusión de los diseños está prevista para el primer semestre de 2008, destacándose que las difíciles condiciones de acceso al área y los problemas técnicos que se están enfrentando en el desarrollo de dichos diseños, vienen provocando significativos retrasos respecto de lo programado;
- b. El derecho de la vía en las cercanías de Mocoa está ocupado por cerca de 100 familias de desplazados que ya están en proceso de relocalización por el gobierno municipal. Se está realizando el seguimiento de este tema; ante la eventualidad que la transferencia de las familias no se concrete, INVIAS analiza la posibilidad de cambiar el trazado de la variante para evitar su reubicación. De no ser posible se desarrollará un programa de reasentamiento en conformidad con la Política OP-710;
- c. Se incluirá entre los estudios a contratar el análisis de un mecanismo de financiamiento permanente y sostenible vinculado directamente a la ejecución de las actividades de gestión de la reserva forestal por Corpoamazonia.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMAS

- 6.1 Se prevé la presentación de la operación al Directorio en el mes de diciembre de 2008. De acuerdo con el cronograma presentado en los Anexos V y VI, los principales hitos están relacionados a la aprobación de los estudios de preparación a cargo de INVIAS, tanto aquellos financiados con los recursos de la CT FIRII (§3.3) como, más importante aún, los que INVIAS contrató con recursos propios (actualización del EIA y los diseños de ingeniería, §3.1). Para asegurar el logro de la viabilidad y calidad técnica requerida por una carretera de esta complejidad, el Banco viene trabajando estrechamente con INVIAS.
- 6.2 La casi totalidad de los estudios ambientales y socioculturales de preparación del proyecto está siendo financiada por la referida CT FIRII. Para 2008 se prevé la necesidad de: (i) ampliar los contratos de los consultores que están apoyando al Banco en las labores de seguimiento y supervisión de los estudios; (ii) contratar consultores para el análisis de riesgo de la operación; y (iii) contratar el estudio de estructuración del mecanismo permanente y sostenible de financiamiento de la gestión de la reserva foresta.

COLOMBIA (CO-L1029)
CORREDOR VIAL PASTO-MOCHOA, VARIANTE SAN FRANCISCO – MOCHOA

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to CESI.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new change

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Country	Colombia
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Vera Lucia Vicentini
	Project Title	Corredor Vial Pasto - Mocoa, Variante San Francisco - Mocoa
	Project Number	CO'L1019
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2007-08-31
	Assessment Number	2007-08315430-2
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Investment Loan	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential to cause disruption of the livelihood of people living in the project's area of influence, included but not limited to involuntary displacement (also see Resettlement Policy).	(B.01)
		The operation includes large infrastructure works (e.g. large number of workers, use of heavy machinery, or physical modification of the landscape).	(B.03)

		Environmental or culturally sensitive areas, defined in the Policy as critical natural habitats or critical cultural sites in project area of influence.	(B.09)
	Potential Safeguard Policy Items (?)	No potential issues identified	
	Recommended Action	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to CESI Secretariat. <i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i>	
	Additional Comments		

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Vera Lucia Vicentini
	Title	Jefe de equipo
	Date	2007-08-31

COLOMBIA
CORREDOR VIAL PASTO-MOCHOA, VARIANTE SAN FRANCISCO – MOCHOA
(CO-L1029)

SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) (together with the Safeguard Policy Filter Report) and sent to CESI.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new change

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Type of Operation	Innovation Loan
	Additional Operation Details	
	Country	Colombia
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Vera Lucia Vicentini
	Project Title	Corredor Vial Pasto - Mocoa, Variante San Francisco - Mocoa
	Project Number	CO-L1019
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2007-08-23
	Assessment Number	2007-08233619-2
	Additional Comments	

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: A	Override Rating:	Override Justification:
			Comments:
	Conditions/Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> • Category "A" operations require an Environmental Impact Assessment or a Strategic Environmental Assessment (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for EIA and SEA requirements) and at least two consultations with affected parties. • All Category "A" operations are required to have a formal CESI review meeting. The CESI will review the PCD (or equivalent) for Category "A" operations and require the Project Teams to submit the PCD (or equivalent). • The Project Team must send the PCD (or equivalent) containing an Environmental and Social Strategy (ESS - the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3; paragraph 9). <p style="text-align: right; font-size: small;"><i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i></p>	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	<p>Measurable adverse impact on critical natural habitat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Potential Biodiversity Issues Indicate Significant Risk of Non-Compliance: Transaction likely to support activities with significant negative impacts to critical natural habitat
SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	<p>Name of person who completed screening: Vera Lucia Vicentini</p> <p>Risk of damage to cultural heritage, but damage has been judged by competent authorities to be unavoidable and is deemed minor or acceptable.</p> <p>Comments: No existen comunidades indígenas residentes en el área de influencia de la variante, las comunidades que viven en las cercanías de la zona tienen interés de solicitar la ampliación de sus resguardos actuales para ocupar áreas de la Reserva forestal cruzada por la variante. En este sentido, las consultas a las comunidades indígenas están siendo realizadas en el ámbito del Plan de Manejo Ambiental y Social de la Reserva Forestal. En conformidad con el marco legal colombiano, la implementación de la variante requiere consulta previa a las comunidades indígenas y el cumplimiento de las disposiciones del Decreto 4805 de 15 de noviembre de 2002 para comunidades indígenas y el 318 de 11 de diciembre de 2002.</p> <p>Impacts leading to involuntary resettlement or economic displacement (e.g. as a result of rights-of-way alignment) are minor in nature.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cultural Heritage: The client should develop an action plan that describes how cultural resources will be protected • Development Resettlement Action Plan - RAP: The client should be required to develop a RAP that demonstrates adequate consultation, compensation mechanisms, and grievance mechanisms. Covenant RAP, require regular
SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	<p>Measurable impact on endangered species of plants or animals.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Potential Biodiversity Impacts Indicate Significant Risk of Non-Compliance: Discuss with credit department, bank sustainability coordinator (or equivalent) and others before proceeding.

COLOMBIA
CORREDOR VIAL PASTO-MOCHOA, VARIANTE SAN FRANCISCO – MOCHOA
(CO-L1029)

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

A. Introducción

- 1.1 La variante San Francisco –Mocoa empezó a ser estudiada por el antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Colombia en 1984. En aquella época se analizó una alternativa sobre la margen izquierda del río Mocoa que fue descartada por los altos impactos ambientales. En 1996, en respuesta a los acuerdos entre el Gobierno Nacional y el movimiento cívico de Putumayo, INVIAS inició el trámite de la Licencia Ambiental para la construcción de la variante presentando al MAVDT un “Diagnóstico Ambiental de Alternativas” con dos alternativas¹: la construcción de una variante con 47 km de longitud cuyo trazado coincide en gran parte con un Camino Real localizado junto a la margen derecha del río Putumayo y en el área de la reserva forestal protectora de la cuenca alta del río Mocoa; y la alternativa de mejoría de la vía actual. En 1999, el MAVDT avaló la selección ambiental de alternativa de la variante y solicitó a INVIAS la presentación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) con base en los términos de referencia (TdR) que entregó para tal fin. Un aspecto a destacar es que la zona donde se encuentra la vía actual presenta el mismo ecosistema que el de la reserva forestal protectora cruzada por la variante y en iguales o mejores condiciones de preservación, dado que las condiciones topográficas más desfavorables de la vía actual dificultan significativamente la utilización de sus recursos naturales.
- 1.2 En septiembre de 2005, el MAVDT expidió el Auto Administrativo² por medio del cual solicita complementación del EIA para continuar con el trámite de la licencia. Estos requerimientos fueron la base para la definición del alcance de los TdR para la actualización y complementación del EIA de la variante San Francisco – Mocoa que fueron contratados por INVIAS a fines de 2006.
- 1.3 En conformidad con el marco legal, el MAVDT es el organismo competente para otorgar licencias ambientales y para reservar, delimitar y sustraer las reservas forestales y reglamentar su uso y funcionamiento; mientras que la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Sur de la Amazonía (Corpoamazonía) es responsable por la administración de la reserva forestal protectora (RFP) de la cuenca alta del río Mocoa y por el desarrollo del Plan de Manejo Ambiental.

¹ La alternativa de construir una variante del otro lado del río Mocoa ya había sido analizada anteriormente y rechazada pues dicha zona presenta características de relieve y geotécnicas altamente inestables y los ecosistemas bastante preservados.

² Auto No. 1691 del 16 de septiembre de 2005.

B. Aspectos ambientales y sociales de la variante

- 1.4 El trazado de la variante pasa en gran parte por un Camino Real denominado por los colonos como “*Camino de los Capuchinos*” y por los indígenas como “*Camino de Sachamate*”, “*lugar por donde caminaban y había totumo silvestre*”, mediante el cual las comunidades andinas Ingas y Kamëntza se han comunicado desde tiempos ancestrales con las amazónicas del pie de monte y a través del cual han migrado a la región otros grupos como los Pastos o Quillacingas.
- 1.5 Desde el punto de vista ambiental, la variante presenta tres tramos marcadamente definidos. El **Tramo 1**, partiendo de Pasto, recorre una vía transitable de fácil acceso con 7 km de extensión. El **Tramo 2**, de la quebrada Campucana hacia un sitio denominado Portachuelo, presenta una longitud de 31 km sobre una topografía montañosa y se encuentra dentro de la reserva forestal protectora de la cuenca alta del río Mocoa. La reserva forestal, con un área de 36.400 ha, fue creada³ por solicitud del Instituto Colombiano de la Energía Eléctrica (ICEL) con el fin de proteger el área de drenaje del embalse de una pequeña central hidroeléctrica a ser construida cerca de Mocoa. Dicho proyecto hidroeléctrico nunca se llevó a cabo y en su lugar se construyó una línea de transmisión la cual cruza la reserva en paralelo a la variante. El **Tramo 3**, con una longitud de 9 km hacia Mocoa, es una vía para vehículos livianos en donde no se evidencian problemas de inestabilidad graves y que cruza un área bastante deforestada.
- 1.6 Desde el punto de vista socio económico, el Ministerio del Interior ya certificó la inexistencia de comunidades indígenas y/o sitios culturales relevantes en el área de influencia de la variante. Sin embargo, los indígenas del valle del Sibundoy del Medio Putumayo guardan estrecha relación sociocultural con el camino original y además tienen interés estratégico en la zona por cuenta de requerimientos futuros de ampliación de alguno de sus resguardos. Durante la preparación de esta operación se han realizado consultas con entidades representativas de grupos indígenas de la zona, lo que permite prever que no habría resistencias por parte de estos grupos a la construcción de la variante San Francisco – Mocoa.
- 1.7 La variante podría cruzar en cercanías de asentamientos de población campesina localizados en el área de la reserva forestal en el siglo pasado - tres veredas en el municipio de San Francisco y dos en el municipio de Mocoa. Los dirigentes de estos asentamientos que participaron en el proceso de consulta del EIA afirmaron que el proyecto vial les permitirá mejorar la comercialización de productos. En el tramo 3, próximo a Mocoa, el proyecto podría afectar 14 viviendas de campesinos y un asentamiento de desplazados compuesto de cerca de cien familias que están ubicadas en el derecho de vía. El Alcalde de Mocoa, con el apoyo de diversos organismos, ya está avanzando en concretar su relocalización. Se está realizando el seguimiento cercano de este último tema; ante la eventualidad que la transferencia de las familias no se concrete, INVIAS analiza la posibilidad de cambiar el trazado de la variante para evitar su reubicación. De no ser posible se desarrollará un programa de reasentamiento en conformidad con la Política OP-710.

³ Acuerdo n°014/84 del INCORA

C. El organismo ejecutor - INVIAS

- 1.8 INVIAS, luego de un sostenido proceso de fortalecimiento y decidido apoyo por parte de la alta gerencia y la Banca Multilateral en los últimos años, ha logrado un buen nivel técnico, para asegurar la sostenibilidad ambiental y social de los proyectos que la institución promueve.
- 1.9 Cabe destacar el hecho de que la institución cuenta con su propia Política Ambiental, la cual ha sido asumida y respaldada desde el más alto nivel de la institución, a través de Resoluciones, donde se define una serie de parámetros bajo los cuales se enmarca la estrategia de gestión ambiental y social de la institución. Asimismo, el INVIAS tiene una Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social que es la responsable por velar por la aplicación de la Política Ambiental y que cuenta con personal altamente calificado y con gran experiencia en la gestión de los temas ambientales y sociales relacionados al ciclo de los proyectos viales y para ello dispone de una serie de instrumentos de gestión socio-ambiental (Diseño y Elaboración de las Guías Ambientales Sectoriales para los Diferentes Modos de Transporte; y Diseño, Formulación e Implementación del Sistema de Gestión Ambiental Vial, entre ellos).

D. Estrategia Ambiental y Social (EAS)

- 1.10 Por su significativo potencial de afectar hábitats naturales críticos y de acuerdo a las orientaciones de la Política de Salvaguardias y Medio Ambiente - OP-703 del Banco se propone la clasificación A para la operación (ver Anexo I y II). En consonancia con esta clasificación y teniendo en cuenta la importancia del proyecto en el contexto del desarrollo socioeconómico de la región y la fragilidad ambiental del área por donde pasa, la Estrategia Ambiental y Social (EAS) incluye el desarrollo de estudios de evaluación de los potenciales impactos ambientales y sociales cumulativos e inducidos que el proyecto podría generar considerando diferentes niveles de análisis: de inserción del proyecto en el ámbito interregional - de corredor de conexión de la zona sur del país y los otros países de Suramérica con la capital Bogotá; y el local - de las interrelaciones del proyecto con el ambiente y las poblaciones tradicionales que allí residen. En este contexto, el Banco aprobó, en noviembre de 2006, una cooperación técnica (CT) no reembolsable en el valor de US\$1,3 millón a cargo del Fondo FIIRE⁴, con el objetivo de desarrollar los estudios socioambientales, la factibilidad económica y la línea de base de los resultados esperados, conforme presentado a continuación
- 1.11 ***Actualización y Complementación de del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de la Variante San Francisco – Mocoa***, contratado integralmente con recursos de INVIAS en respuesta a los requerimientos del MAVDT. Asimismo, el estudio contratado incluye: la definición de las especificaciones técnicas y ambientales generales y particulares para ejecución de las obras a ser incluidas en los contratos de obras y de interventoría; el acompañamiento técnico al INVIAS para la

⁴ ATN/OC-10079-CO, con US\$1,3 millón de recursos no reembolsables del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (Fondo FIIRE).

socialización del EIA ajustado ante las comunidades del área de influencia del proyecto; y la asesoría técnica al instituto para obtención, junto al MAVDT, de la licencia ambiental y la sustracción del corredor vial de la zona de la reserva. Dicho estudio fue contratado a fines de 2006 y deberá estar concluido en el primer semestre de 2008.

- 1.12 ***Evaluación Ambiental Regional (EAR) del corredor vial Pasto – Mocoa.*** La EAR, contratada con recursos de la CT, tendrá como objetivo principal analizar los posibles impactos acumulativos y sinérgicos y las oportunidades de gestión ambiental y socio-cultural, inducidos por el mejoramiento de la vía Pasto – Mocoa e involucrar a los principales actores en la discusión de las alternativas sostenibles de desarrollo. Para esto, la EAR considera el corredor vial en sus dos funciones estratégicas de vinculación y como nuevo eje de conexión de la región con Bogotá. La EAR deberá estar concluida en el primer semestre de 2008.
- 1.13 ***Plan Básico de Manejo Ambiental y Social (PBMAS) de la Reserva Forestal de la cuenca alta del Río Mocoa.*** El PBMAS, contratado con recursos de la CT y que está siendo desarrollado con un enfoque ecosistémico, cuyos principales principios son: (i) participativo, involucrando en su desarrollo a los principales actores entre ellos Corpoamazonia, líderes de organizaciones indígenas y campesinas y ONGs actuantes en la zona; (ii) aplicable, o sea equilibrado entre lo ideal y la realidad y considerando la existencia futura de la variante en la propuesta de zonificación y el diseño de los planes de manejo; (iii) comprometido, tanto con el recurso natural como con la gente vinculada a él, incluyendo por lo tanto un estudio sociocultural además de los inventarios del medio natural; y (iv) sostenible, con análisis de posibles fuente de recursos financieros para su implementación y operación y el fortalecimiento institucional de su unidad de gestión. Asimismo, el PBMAS deberá proponer las medidas técnicas y ambientales para el diseño, construcción y operación de la variante, con vistas a garantizar la protección de los recursos naturales de la reserva forestal, incluyendo medidas preventivas y mitigatorias de los impactos negativos indirectos resultantes de la mejora de las condiciones de accesibilidad durante la operación de la vía, entre ellos el potencial aumento de la deforestación y de actividades ilegales de caza. La conclusión del PBMAS está prevista para el primer semestre de 2008.
- 1.14 ***Factibilidad económica y línea de base.*** A ser contratada con recursos de CT, comprenderá el análisis de beneficio/costo de la construcción y operación de la variante, incluyendo estudios de tránsito detallados y recolección de datos necesarios para el establecimiento de una línea de base referente a los beneficios esperados. El análisis de factibilidad buscará incorporar beneficios exógenos, tales como: desarrollo socioeconómico por la integración regional; expansión de cultivos lícitos y en consecuencia la reducción de aquellos ilícitos; reducción de la violencia civil y su contraparte, el aumento de la seguridad y la reducción del desplazamiento de población. La contratación de este estudio está prevista para febrero de 2008.
- 1.15 Asimismo, con los recursos de la CT, se están financiando las siguientes actividades de ***Fortalecimiento Institucional:*** (i) la contratación de la ONG –

Conservación Internacional, Colombia, con el fin de proveer a la Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social de INVIAS de un sistema de alerta ambiental y social temprano de proyectos viales y la realización de cursos de capacitación para la correspondiente aplicación; y (ii) un convenio de INVIAS con Corpoamazonia que tiene como objetivo principal dotar a la Corporación de los recursos humanos y técnicos necesarios para promover y apoyar la realización de las consultas con las autoridades y comunidades locales y los inventarios de recursos naturales que están siendo desarrolladas en el ámbito de los estudios y la discusión de las propuestas de manejo de la reserva forestal.

- 1.16 Adicionalmente se ha contratado, con recursos de la CT, tres consultores expertos en temas de ingeniería, ambiental y sociocultural con el objetivo de realizar el seguimiento de los diversos estudios contratados, garantizar la integración de resultados y apoyar al Banco e INVIAS en las reuniones con la sociedad civil, comunidades indígenas y ONG.
- 1.17 Vale destacar que los diseños de ingeniería fueron contratados en base a TdR bastante detallados que especifican la necesidad de analizar diferentes alternativas de trazado y diseño geométrico, incluyendo la construcción de túneles, viaductos, y otras obras especiales, con vistas a minimizar significativamente las necesidades de retirada de vegetación y de cortes en el terreno. Asimismo, se deberán definir especificaciones particulares de obra bastante exigentes de modo de minimizar la afectación de los recursos naturales durante la ejecución de las obras y garantizar que la mano de obra involucrada con la construcción no tenga conflictos con la población local.
- 1.18 Por último, se prevé contar con un sistema de seguimiento y control socioambiental de las actividades de construcción y operación del proyecto, que contaría con la participación de INVIAS y Corpoamazonia, además de la contratación de una empresa de interventoría de obras que disponga de profesionales con especialización en los temas ambientales y socioculturales.

E. El proceso de consulta pública

- 1.18 El Proyecto cuenta con un amplio proceso de consulta pública que se inició con la disposición del EIA al público el 11/06/06. El proceso de consulta de los TdR para Complementación y Actualización de dicho EIA, de la Evaluación Ambiental Regional y del Plan de Básico de Manejo Ambiental y Social de la Reserva Forestal de la Cuenca Alta del río Mocoa se llevó a cabo a dos niveles: (i) con las entidades gubernamentales que tienen injerencia en el área de influencia del desarrollo de los estudios: Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), Gobernación del Putumayo, Corpoamazonía, Municipios del Valle de Sibundoy, Municipio de San Francisco, Municipio de Mocoa, entre otras; y (ii) con las organizaciones comunitarias, indígenas, ONGs y comunidad en general.
- 1.19 La primera versión de los TDR, fue puesta el día 3 de octubre de 2006 en consideración para comentarios de la autoridad ambiental nacional y regional con competencia en la zona de influencia los estudios: MAVDT, Corpoamazonia. El

mismo día, los TDR fueron enviados para comentarios del Departamento Nacional de Planeación - DNP. La versión preliminar ajustada con las observaciones de las autoridades ambientales, se puso a disposición del público el día 1 de noviembre en las páginas web de INVIAS y Corpoamazonia con el fin de recibir comentarios de los interesados; en este aviso igualmente se informó que se realizaría reuniones de discusión de los TDR en la ciudad de Mocoa, departamento del Putumayo y en Bogotá. Adicionalmente los TDR se enviaron por correo a entidades, ONGs, y personas con interés en la zona de influencia de los estudios.

- 1.20 El día 16 de noviembre de 2006 se realizó la primera reunión de discusión pública de los TDR de referencia en las instalaciones de Corpoamazonia, ubicadas en la ciudad de Mocoa y el día 21 de noviembre de 2006 se realizó la segunda reunión de discusión pública de los TDR de referencia en las instalaciones de INVIAS, ubicadas en la ciudad de Bogotá, D.C. El 12 de enero de 2007, luego de recogidas las observaciones de cada uno de los interesados en hacer comentarios a los TDR, se envió a cada una de las entidades, ONGs, organizaciones comunitarias y personas interesadas en la realización de los estudios, copia de la versión final de los TDR, junto con las repuestas a cada una de las observaciones recibidas.
- 1.21 Asimismo, de acuerdo con lo especificado en los TdR, los estudios incluyen la realización de innumerables reuniones con las autoridades y comunidades locales, entre ellas las comunidades indígenas y campesinas. Adicionalmente, INVIAS envía mensualmente una nota explicativa de los avances en la realización de los estudios y realiza reuniones sistemáticas con las ONGs involucradas con el tema.

COLOMBIA
PROYECTO DEL CORREDOR VIAL PASTO – MOCOA, VARIANTE SAN FRANCISCO – MOCOA
(CO-L1019)

ESTUDIOS REALIZADOS Y A CONTRATAR

Temas	Descripción	Fechas	Fuentes de recursos
Technical options and design	<p><i>ESTUDIO FASE III. HIDROESTUDIOS LTDA.</i></p> <p><i>ESTUDIO AMBIENTAL DE ALTERNATIVAS VARIANTE MOCOA – SAN FRANCISCO (INFORME FINAL), HIDROMECANICA S.A.</i></p> <p><i>ESTUDIO FASE III, SEGUNDA ETAPA, y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL. CONSULTORIA COLOMBIANA .S.A.</i></p> <p><i>ESTUDIOS Y DISEÑOS – INFORME EJECUTIVO. LA VIALIDAD LTDA</i></p> <p><i>ESTUDIOS DE ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN A NIVEL DE FASE III. CONSORCIO DIN-CEDIC</i></p>	<p>1984</p> <p>1996</p> <p>2002</p> <p>2002</p> <p>1° TRIM./ 2008</p>	
Analysis of project cost and economic viability	<i>CONSULTORIA PARA ANALISIS DE LA FACTIBILIDAD ECONÓMICA Y LINEA DE BASE</i>	FEB/08	A contratar con recursos ATN/OC-10079-CO
Financial management/fiduciary issues and control environment	<i>Análisis</i>		equipo de proyecto
Data collection and analysis for reporting on results	<i>CONSULTORIA PARA ANALISIS DE LA FACTIBILIDAD ECONÓMICA Y LINEA DE BASE</i>	FEB/08	A contratar con recursos ATN/OC-10079-CO
Institutional analysis/personnel, procedures other aspects of implementation capacity	<i>CONSULTORÍA DE ANALISIS DE RIESGO</i>		A contratar con recursos administrativos

Stakeholders and political environment	<i>PROCESO DE CONSULTAS PUBLICAS (VER ANEXO I)</i>		
Social and environmental safeguards	<i>ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL</i>	1° SEM/08	RECURSOS INVIAS
	<i>EVALUACION AMBIENTAL REGIONAL</i>	1° SEM/08	ATN/OC-10079-CO
	<i>PLAN BASICO DE MANEJO AMBIENTAL Y SOCIAL DE LA RESERVA FORESTAL</i>	1° SEM/08	ATN/OC-10079-CO
Other key issues, such as donors, gender, sustainability, country/sector issues	CONVENIO INVIAS - CONSERVACION INTERNACIONAL/ CO	1° SEM/08	ATN/OC-10079-CO
	CONVENIO INVIAS - CORPOAMAZONIA	JULIO/07	ATN/OC-10079-CO

Use the Index matrix to provide a brief explanation of the status of the analysis and resolution of issues for project viability, executability and risk management. If no issues, or adequately handled, the “description” column would indicate that is so and the expected dates and references/ hyperlinks would be blank – and be expected to remain so as the Index is refined through the POD and PAL.

COLOMBIA
PROYECTO DEL CORREDOR VIAL PASTO – MOCOA, VARIANTE SAN FRANCISCO – MOCOA
(CO-L1019)

RUTA CRÍTICA: CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN Y RECURSOS

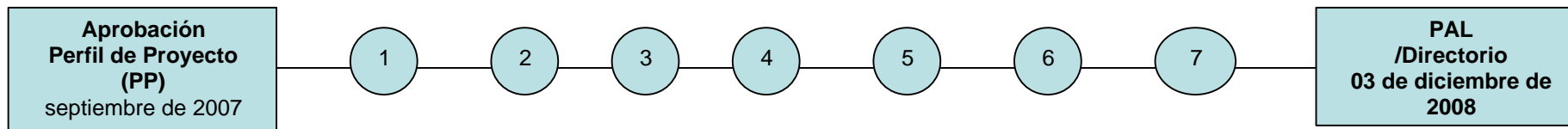
ACTIVIDADES	2007				2008											
	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sept	Oct	Nov	Dic
BANCO																
Perfil de Proyecto (PP)	■															
Reunión QRR del PP		■														
Misión de Orientación/Análisis				■			■					■				
Distribución del POD													■			
QRR del POD /POA													■			
Comité de Préstamos														■		
Negociación														■		
Envío PAL a SEC															■	
Directorio																■
INVIAS																
Conclusión diseños y presupuesto	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Conclusión EIA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Conclusión EAR	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Conclusión PBMAS	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Discusión publica propuestas						■	■				■	■				
GOBIERNO DE COLOMBIA																
Preparación CONPES													■	■		
Aprobación CONPES													■			
Comisión Interparlamentaria														■		
Negociación														■		

RECURSOS 2007/2008

Consultor	Fondo/US\$	Fecha
Análisis de Riesgo de la Operación	ADM - US\$8,000	JUL/08
Supervisión ambiental	ADM – US\$10,000	JUN/08
Estructuración Fondo de Gestión de la Reserva	ADM – US\$30,000	MAR/ 08

Misiones 2007/2008	Fecha
Orientación (2 staff INE/TSP)	DIC 2007
Orientación (2 staff INE/TSP)	MAR 2008
Análisis (2 staff INE/TSP; 1 staff LEG)	AGO 2008

COLOMBIA (CO-L1019)
PROYECTO DEL CORREDOR VIAL PASTO – MOCOA, VARIANTE SAN FRANCISCO – MOCOA
RUTA CRITICA ENTRE PERFIL DEL PROYECTO Y DISTRIBUCIÓN DE POD



- | | | |
|----|--------------------------|--|
| 1. | 31 de marzo 2008 | Conclusión estudios ambientales y sociales (PBMAS y EAR) |
| 2. | 31 de julio de 2008 | Conclusión del diseño de ingeniería y cierre del presupuesto |
| 3. | 10 de septiembre de 2008 | Preparación documento endeudamiento (CONPES) |
| 4. | 25 de septiembre de 2008 | Aprobación documento endeudamiento por el CONPES |
| 5. | 16 de octubre de 2008 | Discusión del POD en el Comité de Préstamo |
| 6. | 23 de octubre de 2008 | Aprobación documento de endeudamiento por la Comisión Interparlamentaria |
| 7. | 30 de octubre de 2008 | Negociación |
| 8. | 03 de diciembre de 2008 | Directorio |